

Visite aux Charbonnage d'Hensies-Pommerœul

En inventoriant les archives remises au SAICOM par l'épouse de feu Monsieur Pierre Bonnet, qui fut ingénieur aux Charbonnages d'Hensies-Pommerœul jusqu'à sa fermeture puis membre de notre conseil d'administration, nous avons découvert un document qui a attiré notre attention. Il s'agit d'un reportage parlé réalisé par l'I.N.R. (Institut National de Radiodiffusion) en 1936.

Le journaliste visite le siège des Sartis à Hensies. Il est guidé par un responsable qui lui montre les installations de surface et le travail du fond. Il y rencontre des ouvriers qui lui parlent de leur travail. Les noms et les professions de ces personnes ne sont malheureusement pas cités.

Nous avons choisi de retranscrire ce reportage en l'illustrant pour faire découvrir au lecteur le cadre de vie et le quotidien des mineurs de ce charbonnage.



Siège Sartis. Peinture de R. Toubeau

Reportage parlé par l'I.N.R.

Le 25 mars 1936

- En arrivant ici on ne croirait pas se trouver à l'entrée d'une fosse.
- En effet, nous avons autant que faire se peut embelli l'entrée du charbonnage par de la verdure, des fleurs. Ne vaut-il pas mieux lorsque l'ouvrier sort du trou noir qu'est la mine, qu'il se trouve dans un cadre riant et joli ?
- Vous avez même poussé jusqu'à lui mettre sous les yeux de véritables vitraux d'art.
- Les vitraux que vous voyez et qui représentent l'un une hiercheuse dans la position d'attente de la descente, lampe en main, l'autre une scène de moulinage, sont tous deux du célèbre peintre montois Anto-Cardé.



Vitrail d'Anto Cardé

- N'avez-vous jamais eu à constater des atteintes de vandalisme contre ces chefs-d'œuvre ?
- Non, jusqu'à présent nous n'avons jamais rien constaté ; les mineurs aiment le beau et sont respectueux des travaux artistiques. Les Borains surtout ont l'âme artiste ; voyez leurs sociétés de musique, de chants, elles sont parmi les meilleures.
- Entrons-nous dans la mine par ce grand bâtiment ?
- Oui, c'est l'entrée des bains-douches. – A partir de cette porte vous remarquerez que l'ouvrier est constamment à l'abri des intempéries, du froid, dans des bâtiments et galeries spacieuses, bien ventilés et bien chauffés.

Dans le hall d'entrée, il trouve à droite et à gauche les bureaux d'ingénieur et porions où il pourra, à l'occasion, faire ses réclamations, recevoir ses bons d'outils, de charbon, de paie.

– Et par cette porte en tambour, où entre-t-on ?

– Dans la salle des monte-habits ; ce tambour a pour but d'éviter les courants d'air. Dans la salle, comme vous le voyez, à chaque homme qui a son numéro, est destinée une chaîne monte-habits pour y suspendre suivant le moment, ou ses vêtements de travail, ou ses vêtements de ville, une cassette en tôle dans laquelle il peut enfermer ses bottines et ses outils pour éviter que ceux-ci ne tombent des monte-habits qui, comme vous le voyez sont assez hauts, ne viennent blesser un camarade . A droite et à gauche les cabines de bain. Tous les murs sont garnis de plaquettes émaillées, le pavement en céramique, donc nettoyage facile.



Salle des pendus au siège Sartis

– Voulons-nous continuer la route des ouvriers ?

– Au sortir des bains-douches, l'ouvrier passe par la lampisterie où, en échange d'une médaille numérotée à son numéro, il reçoit une lampe. Comme vous le voyez, nos lampes sont du système Lemaire, c'est-à-dire électrique à accumulateur en plomb.

– Il y en a cependant encore à flammes.

– Certainement, les porions et surveillants sont toujours équipés de lampes à flammes qui sont grisométriques et peuvent aussi déceler l'acide carbonique, les puteux, comme disent les charbonniers. Les lampes à huile ou à benzine sont moins lourdes, mais s'éteignent aussi facilement. Les lampes électriques, plus lourdes, s'éteignent rarement et éclairent deux à trois fois plus.

– Où se dirigent-ils après avoir reçu leur lampe ?

– Par le couloir de gauche, ils se dirigent vers le puits et vous remarquerez au bout du couloir, qui est chauffé, un tourniquet qu'un surveillant manœuvre, laissant passer seulement le nombre d'ouvriers nécessaires pour charger une cage – ici 72.

– Ne se disputent-ils pas pour descendre les derniers ou remonter les premiers ?

– Nous avons établi un contrôle qui ne permet pas de resquiller sous peine d'amende. Chaque homme prend son tour dans la galerie, il a ensuite à déposer dans une boîte une nouvelle médaille portant son numéro, la boîte porte le numéro de la cage, 1^{re}, 2^e, 3^e. A la remontée, l'ouvrier dépose une 3^e médaille dans des boîtes identiques, le contrôleur doit trouver dans les mêmes boîtes les mêmes numéros. Cela permet ainsi de respecter la loi qui veut qu'il y ait 8 heures entre l'entrée et la sortie de la cage. Ce contrôle permet aussi à l'ouvrier de régler son départ du front pour arriver à l'accrochage quelques minutes seulement avant son tour de remonte. La cage se présente, on y introduit 72 ouvriers, c'est plus qu'un des grands autocars.

– Quelles sont les mesures de sécurité ?

– D'abord le câble spécial rond, dit clos, ne se rompt, d'après les essais faits au banc d'épreuve de l'Association des Industriels de Belgique, que sous un effort de 180.000 kilos. Les autres agrès de la cage sont dans les mêmes proportions.

– Dans le cas où le machiniste n'arrêterait pas sa cage au bon point, que se passerait-il ?

– Une série d'engins de sécurité sont prévus pour prévenir ce que nous appelons une mise à molettes : sonneries sur l'indicateur de position des cages, dispositif de ralentissement par coupure du courant, interrupteur de fin de course dans le châssis à molettes, guides rapprochés et taquets de sûreté agissant par coincement de la cage. Il y a aussi un limiteur de vitesse qui coupe le courant et ferme le frein en cas de survitesse.



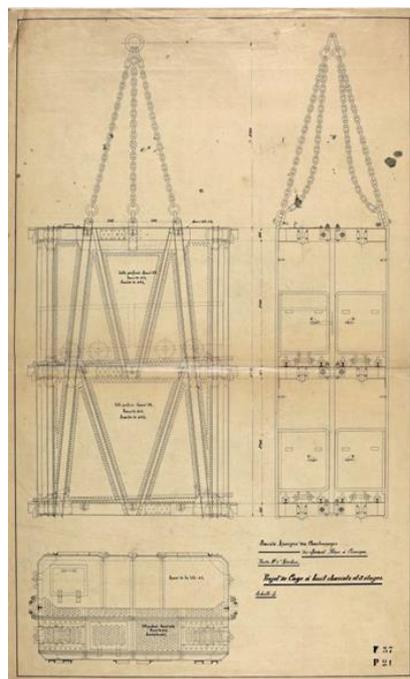
Ouvriers attendant la descente

Recette 428

La cage descend, ralentit et se pose. Nous avons atteint le niveau de 428m. La barrière s'ouvre, nous sortons de la cage, nous nous trouvons dans une galerie de 6 m de largeur et de 3 m de hauteur, éclairée par plusieurs lampes de 50 bougies.

Quatre files de berlines pleines de charbon s'allongent devant nous. 428 est le niveau de roulage et nous sommes ici à l'accrochage principal, c'est-à-dire au point de départ du « bouveau » principal, le bouveau Nord par où reviennent les produits de l'étage 360-428 actuellement en exploitation.

La cage ne peut remonter que huit berlines à la fois. Aussi, il convient que l'encagement et le décapement se fassent dans un temps aussi court que possible. Nous encageons d'abord l'étage inférieur ; ensuite, la cage s'étant déplacée de la hauteur d'un étage, nous encageons l'étage supérieur.



Plan d'une cage pour 8 chariots

Veillez remarquer que, pour que le déplacement de la cage entre les deux manœuvres puisse se faire indépendamment du déplacement de la cage du jour, nous recevons la cage du fond sur un plancher supporté par un piston hydraulique commandé par un simple robinet ; le poids de la cage est supérieur à la contre-pression du piston et fait descendre le plancher ; la pression de l'eau le fait remonter après le départ de la cage.

- Combien durent les manœuvres ?
- 15 secondes.
- Combien peut-on remonter de berlines par heure ?
- 400 berlines de 600 kg brut.

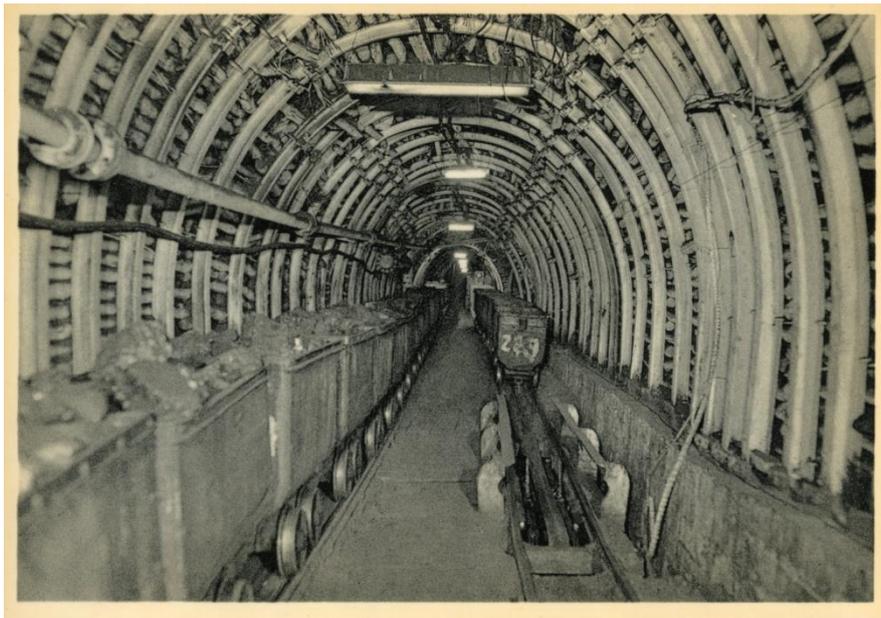
– A demandé au taqueur : pourquoi cette lampe rouge s’allume-t-elle ?

– Cette lampe rouge, allumée par le mécanicien, nous indique qu’il sait que du personnel va prendre place dans la cage. C’est moi qui lui ai demandé de l’allumer en sonnant cinq fois pour pouvoir faire remonter cet ouvrier légèrement blessé au doigt.

Vers les fronts

Les berlines vides sortant de la cage sont réunies par rames de huit et conduites vers les fronts par un trainage par câble sans fin. Longueur du câble : 2.600 m. Diamètre : 23 m/m. Nous avons deux autres trainages analogues, l’un avec câble de 2.400 m, l’autre avec câble de 1.100 m.

Entrainement : Des pièces coniques sont fixées par un rivet sur le câble tous les 25 m. L’ouvrier pour attacher, n’a qu’à poser l’attache sur le câble ; l’équidistance est assurée et l’entraînement est certain. Le décrochage est aussi facile, grâce à cette pièce spéciale formant levier, placée à l’extrémité de la chaîne. Nous allons suivre ce câble conduisant les chariots vides vers les fronts. Si c’est nécessaire (déraillement) le transport peut, à tout moment, être arrêté en tirant sur un cordon actionnant une sonnette installée près du treuil de commande. Nous passons près du treuil du trainage (bruit du treuil).



Train de wagonnets remplis

Revêtement du bouveau : Le bouveau que nous suivons a plus de 3 m de largeur et 2,30 m de hauteur. Le revêtement est constitué par des cadres en poutrelles de 140 enclavées dans du béton.

– Le bois n’est-il pas plus employé ?

– Il est employé dans certaines costresses et dans les voies secondaires. Le fer est employé dans toutes les voies principales.

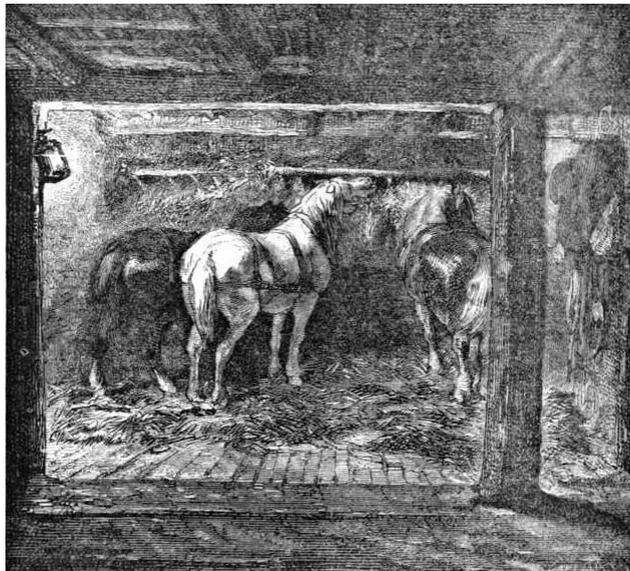
Nous sommes à 300 m du puits. En cet endroit, le bouveau traverse la couche Léopold. Nous quittons le bouveau pour suivre la costresse levant dans cette couche.

Transport par cheval

Le chef de trait nous crie : « Attention, veuillez tenir la droite car voilà un cheval qui arrive avec sa rame de pleins. Le cheval s'arrête à l'entrée de la costresse, le conducteur décroche son cheval pour l'accrocher à une rame de chariots vides. Il s'apprête à repartir. Nous l'interrogeons :

- Conducteur, peut-on s'approcher de votre cheval ? N'est-il pas méchant ?
- Il n'y a aucun danger, c'est une bonne bête, j'en fais tout ce que je veux.
- C'est un cheval magnifique, je croyais que les chevaux de fosse étaient petits et maigres. Combien y en a-t-il de pareils ici au fond ?
- Il doit y en avoir 35.
- Comment s'appelle votre cheval ?
- Il s'appelle « Laval ».
- Vous avez l'air pressé de repartir ?
- Je me dépêche parce qu'il va manquer des chariots vides à la tête de la vallée.

Nous suivons la costresse une cinquantaine de mètres et nous arrivons à la tête de la taille. Nous exploitons actuellement la tranche comprise entre les deux niveaux de 428 et de 440 et la taille que nous allons visiter est une taille en vallée.



Chevaux à l'écurie dans la mine

Remblayage pneumatique

Cette taille est remblayée pneumatiquement. Veuillez en passant jeter un coup d'œil sur la remblayeuse qui n'est pas plus encombrante qu'une berline et qui peut loger dans la taille, par heure, 25 m³ de schistes de lavoir. C'est ce tuyau de 114 mm qui conduit le remblai dans la taille ; nous ne pourrions la voir marcher, elle ne travaille que la nuit.

Dans la taille

Nous arrivons à la tête de la taille (bruits de piqueurs, couloirs).

– Cette couche de charbon me paraît être une belle couche. Les ouvriers y travaillent à l'aise. Je croyais voir les mineurs travaillant couchés.

– Cette couche Léopold a une ouverture de 1,60 m. C'est une couche magnifique, la plus belle de notre gisement ; les autres n'ont que de 70 à 80 cm. Cette couche plonge vers le Nord sur 5° environ.

– Le charbon n'est pas uniforme sur toute l'épaisseur ?

– La veine est en trois laies séparées par des intercalations de schistes charbonneux très fiables.

Interrogatoire d'un ouvrier

– Le charbon est-il difficile à abattre ?

– (en borain) Ici, ça va encore, il y a assez bien de « coupes » dans le charbon, avec le marteau piqueur on l'a assez facilement. Vous allez voir (bruit du piqueur).

– Les couloirs vont-ils toujours aussi bien ?

– Je vous crois, le tchouc-tchouc ne s'arrête jamais, on peut bouter, il n'est jamais « mat ». Attention, ne restez pas trop longtemps là, le toit est assez mauvais à cet endroit ; il y a un caillou qui n'est pas très bon, je vais tout de suite boiser.

– Quel âge avez-vous ?

– J'ai 54 ans ; l'année prochaine j'aurai ma pension, il est temps, je travaille au fond depuis 40 ans.

Nous descendons la taille.

– Combien y a-t-il d'ouvriers dans cette taille, et quelle est sa production ?

– Nous avons neuf ouvriers à veine qui nous donnent en un poste 180 tonnes de charbon brut. Nous descendons la taille assez difficilement. Voyez comme le remblai est bien fait ; nous passons difficilement entre les couloirs et le remblai.

Dans la voie inférieure

Nous voilà dans la voie inférieure, le charbon descend lentement dans les couloirs et tombe directement dans le chariot.

Au chargeur : – Combien faut-il de temps pour charger une berline ?

– Une minute environ.

– Combien en avez-vous déjà chargées aujourd’hui ?

– C’est la 218^e.

Le transport dans la voie inférieure se fait par « câble tête et câble de queue ». Les berlines sont tirées par rames de 10 par deux treuils installés aux extrémités de la voie (bruit du treuil). Elles sont remontées au niveau de 428 par une vallée où le transport se fait par un câble sans fin. Nous traversons des portes (sifflement) pour aller un peu plus loin visiter le creusement d’un bouveau.



Creusement d'un bouveau

Creusement d’un bouveau

Le creusement d’un bouveau est un travail assez dur, assez pénible même. Il est effectué par des ouvriers de première qualité qui doivent être physiquement très résistants. Quand nous arrivons, les quatre ouvriers sont occupés à forer des trous à l’aide de deux marteaux –perforateurs (bruit des perforateurs).

– Combien de trous devez-vous forer avant de miner ?

– Nous en forons souvent huit parce que nous employons des amorces à temps et que nous avons huit numéros différents.

– Qu'est-ce que des amorces à temps ?

– Ce sont des détonateurs qui explosent un temps bien déterminé, variable pour chaque numéro, après avoir été traversés par le courant. Vous comprendrez mieux lorsque l'on minera.

– Les trous sont-ils forés d'une façon bien déterminée ?

– Le nombre, la longueur et la direction des trous dépendent de la nature, de la dureté et de l'inclinaison des bancs. Les trous du milieu doivent arracher la roche sur une faible profondeur, c'est le bouchon, les autres mines élargiront l'excavation du bouchon.

Tir

Le forage est terminé. Le boutefeux se présente pour le tir des mines.

Choix du boutefeux : Il est choisi parmi les ouvriers d'un certain âge, ayant une certaine instruction primaire et des connaissances professionnelles assez approfondies. Il doit être calme, réfléchi ; une négligence dans son travail peut causer une catastrophe. Il a dû subir un examen assez sévère avant d'être nommé.

– Votre métier est assez dangereux, l'exercez-vous depuis longtemps ?

– Je l'exerce depuis plus de 10 ans ; je n'ai jamais eu d'accident.

– Combien d'explosifs allez-vous employer ?

– Je vais employer environ 40 cartouches, c'est-à-dire 4 kg de dynamite.

– Pourquoi avez-vous une lampe à huile alors que les autres ouvriers ont une lampe électrique ? Ou pourquoi n'avez-vous pas la même lampe que les autres ?

– Je dois avoir une lampe à huile pour voir s'il n'y a pas de grisou.

Le boutefeux procède au chargement des mines ; tout le monde se retire. Le boutefeux tire, on entend très bien les huit détonations. Le ventilateur n'a pas été arrêté ; il faut attendre [...] minutes avant de retourner à front tant les fumées sont denses.

La visite des travaux est terminée, nous allons remonter. Il est [...] heures, nous remontons avec les ouvriers et les suivons jusqu'aux bains-douches. Avant de prendre un bon bain, nous sommes invités à jeter rapidement un coup d'œil :

- 1) Au triage où le charbon brut venant du fond est criblé en 0-100 et en gailleteries.
- 2) Au lavoir où nous assistons aux multiples opérations que ce 0-100 subit (criblage, lavage, recibrage) pour être transformé en poussier, petits grains, noisettes, braisettes, gailletins, qu'il est encore bien difficile d'écouler.